

05
15

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Mai 2015 B 8784 67. Jahrgang

Deutschland € 7,40

Österreich € 8,15 Schweiz sFr. 14,80

Italien, Frankreich, Spanien € 9,60

Portugal (cont) € 9,65 Belgien € 8,65

Niederlande € 9,40 Luxemburg € 8,65

www.miba.de

Bf. Dammtor in der Epoche III

Halle-Luja

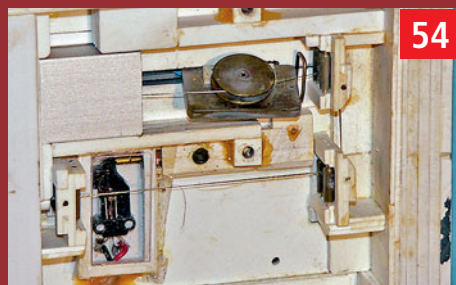


22



MIBA-Test: Der Diesel-Vectron von Piko in H0

54



Versteckte Mechanik: Das Pferd an der Kaimauer

82



MIBA-Test: DR-Baureihe 130 von Arnold in N



Lang und bunt ...

EUROTRAIN®
... Ideen erster Klasse

TILLIG^{HO}BAHN H0 Doppeltragwagen „Kombiwagon“ der DB AG mit Tankcontainern „Bertschie“.

Mit den Doppeltragwagen werden Container, Wechselladungen oder auch kranbare Sattelaufleger (Trailer) auf der Schiene transportiert. Ursprünglich wurden diese von Kombiwagon beschafft. Eingestellt wurden diese Fahrzeuge überwiegend von privaten Expeditionen, die im kombinierten Ladungsverkehr arbeiten. 1987 begann die DB mit der Entwicklung solcher Wagen, ausgeführt wurden die Arbeiten in Zusammenarbeit zwischen Kombiwagon Projekt-Gesellschaft und Bundesbahn-Zentralamt Minden. Beide Wagenhälften des Modells sind in ihrem Grundkörper aus Zink hergestellt. Damit wird es möglich, die Wagen auch ohne Ladegut im Zugverband einzusetzen. Unser Modell ist mit einem 20-Fuß-Swapbody-Container und einem 40-Fuß-Drucksilo-Container beladen. Das Modell hat Kurzkupplungskulissen und Normaufnahmebeschäfte nach NEM 362. Länge über Puffer: 391 mm. Epoche V. Einmalige, limitierte Sonderaufgabe; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 501325 € 93,90

LIMITIERT
nur 250 Stück



EXKLUSIV-NEUHEITEN MAI/JUNI 2015

EUROTRAIN by idee+spiel Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verband der Welt. Über 900 kompetente Geschäfte.
Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 - 17.00 Uhr
www.eurotrain.com



Bahn-Kiosk

Ihre mobile Bibliothek

Für das **verspätete Update** möchten wir uns **entschuldigen!**

Als **kleine Entschädigung** lassen wir für Sie die Klassiker der ersten beiden Bundesbahn-Jahrzehnte wiederauferstehen:



Klassiker der Bundesbahn – Eine Epoche in Vorbild und Modell
Jetzt nur € 9,99 statt 34,99

- ✓ neues Design
- ✓ iOS8 kompatibel
- ✓ Wiederherstellen gekaufter Ausgaben

FRAGEN?

bahnkiosk@vgbahn.de • Tel: 08141/53481142
Wir beraten Sie gerne!

Ob längst vergriffene Raritäten oder aktuelle Neuheiten – genießen Sie jetzt grenzenloses Lesevergnügen. Über 2.400 Monatsausgaben, Sonderhefte, Bücher und Testberichte verfügbar!

Gratis im AppStore für iPad und iPhone und im Google play-store für Tablets und Smartphones (Android).



Es war einer dieser Sätze, die in Granit zu meißeln sind: „Der 8. Mai war ein Tag der Befreiung.“ Ausgesprochen hat die Worte der damalige Bundespräsident Richard von Weizsäcker anlässlich seiner Rede zum Ende des Zweiten Weltkrieges 40 Jahre zuvor. Und er sagte sie mit der ihm eigenen Bestimmtheit, die keinerlei Zweifel an der Richtigkeit zulässt.

Ich muss allerdings zugeben, dass ich den Satz vor 30 Jahren für banal gehalten habe. Man möge mir heute den damaligen Mangel an Weitblick verzeihen, aber diese Einschätzung resultierte letztlich aus der festen Überzeugung, dass man es gar nicht anders beurteilen

Der 8. Mai – ein Gedenktag

könnte: Selbstverständlich war dieser Tag ein Tag der Befreiung! Die Deutschen hatten es nicht aus eigener Kraft geschafft, das verbrecherische Regime zu entmachten. Nicht auszu-denken, wie die weiteren Jahre – vielleicht bis in die Gegenwart – verlaufen wären, hätten es die Alliierten ebenfalls nicht geschafft, die Naziherrschaft zu beenden.

Und doch musste man in den Tagen nach der Rede zur Kenntnis nehmen, dass aus konservativen Kreisen massive Kritik am Staatsoberhaupt zu hören war. Da trauten sich einige aus der Deckung, deren demokratisches Verständnis aus heutiger Sicht durchaus angezweifelt werden darf.

Die Rede dieses großen Bundespräsidenten richtete sich hauptsächlich an die Bürger und enthielt zudem eine Botschaft, die im Ausland aufmerksam empfangen wurde. Die Bestimmtheit, mit der der Kernsatz ausgesprochen wurde, richtete sich jedoch an Teile des eigenen politischen Lagers. So gesehen mag uns der Satz inhaltlich – heute mehr noch als damals – selbstverständlich erscheinen, die Äußerung als solche war jedenfalls alles andere als banal.

Aus Dokumentationen, Spielfilmen und Erzählungen eigener Verwandter wissen wir, dass die ersten Jahre nach dieser Befreiung alles andere als einfach waren. Ruinen, strenge Winter und vor allem Hunger prägen die Erinnerungen an diese Zeit. Auch die Eisenbahn konnte nur unter großen Anstrengungen aller Beteiligten wieder in Betrieb kommen. Was umso wichtiger war, als dass sie praktisch das einzige aktive Beförderungsmittel für die Bevölkerung war. An diese Zeit erinnert der Bilderbogen von Otto Humbach ab Seite 36 – keineswegs nur ein paar Modellbahnszenen, sondern ein echtes Stück Zeitgeschichte – meint

Ihr Martin Knaden



Nach intensivem Bitten des Fotografen ließ sich der Fahrdienstleiter erweichen, den VT 08.5 ausnahmsweise am S-Bahn-Perron halten zu lassen. So entstand diese einmalige Aufnahme der Halle von Hamburg-Dammtor, was dem begeisterten Bildkünstler sicherlich ein „Halleluja“ entlockte. (Wie passend – Ostern ist ja noch nicht lange her ...)

Foto: Otto Humbach

Zur Bildleiste unten: Im MIBA-Test nehmen wir diesmal den Diesel-Vectron von Piko in H0 unter die Lupe. Thorsten Pfeiffer verrät, mit welcher Mechanik das Treidelpferd am Kai seiner Hafenanlage bewegt wird. Und Gerhard Peter stellt die BR 130 von Arnold in N vor. **Fotos: dh, Thorsten Pfeiffer, gp**

Die Spezialisten



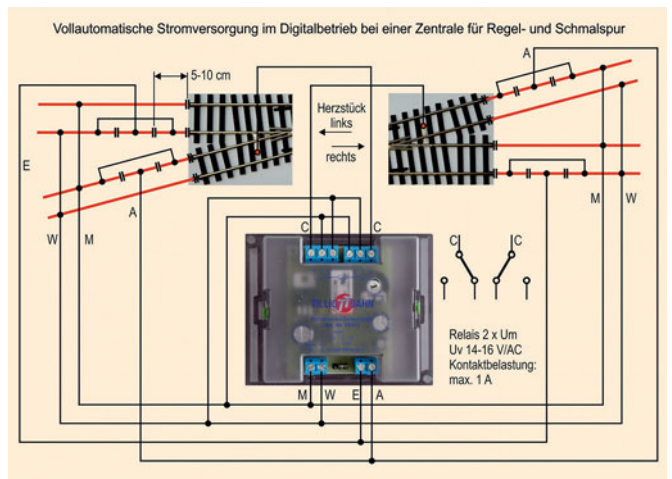
Einst vollzog sich der Güterumschlag vor allem über Ladestraßen, Rampen und Güterschuppen. Heute findet er meist auf Anschlussgleisen, Industriegleisanschlüssen und Anschlussbahnen statt. Doch ob eingleisige Ladestelle oder Anschlussbahn – immer geht es um Betriebsstellen, die zweckmäßig zu planen, signaltechnisch zu sichern sowie nach diversen Vorschriften zu bedienen sind. Für den Modellbahner bietet sich ein weites Betätigungsfeld, das von Industriegebäuden und Lagerhallen bis zur Umschlagtechnik, von Rangiermanövern über die Zugbildung bis hin zu Ganzzügen aus Spezialwaggons reicht. Das neue Spezial der MIBA-Redaktion widmet sich diesem wichtigen Feld des Güterverkehrs – mit zahlreichen Anregungen für den Rangierbetrieb auf Ihrer Anlage.

104 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 200 Abbildungen
Best.-Nr. 120 10415 · € 12,-

NEU
€12,-



26 Im zweiten Teil über Buschs neue Papierfabrik baut Bruno Kaiser einen Portalkran fürs Verladegeschäft und versieht das Firmengelände mit zahlreichen Details. *Foto: Bruno Kaiser*



48 Bahnhöfe mit Regel- und Schmalspurgleisen üben einen ganz besonderen Reiz aus. Kreuzungen zwischen Normal- und Schmalspurgleisen bleiben da natürlich nicht aus, oftmals bedingen sie sogar Dreischienengleise. Ingrid und Manfred Peter stellen in bewährter Weise grundsätzliche Überlegungen zur technischen Umsetzung auf der Modellbahn an. *Zeichnung: Manfred Peter*

66 Nach dem Abriss über die historische Kanalbrücke Eberswalde widmet sich Sebastian Koch nun in einem zweiten Teil dem aktuellen Ersatzneubau. Natürlich auch dieses Mal wieder in Vorbild und Modell. *Foto: Sebastian Koch*





82 Mit einem Modell der ersten Lieferserie beginnt Arnold die eigene V 300-Familie im Maßstab 1:160. Gerhard Peter nahm sich des Sechssachsers an und berichtet von Äußerlichkeiten und inneren Werten. *Foto: Gerhard Peter*



74 Nach den ersten beiden Süderhafen-Beiträgen war bei zahlreichen Lesern das Interesse an der angewandten Technik geweckt. Thorsten Pfeiffer zeigt nun in einem dritten Teil die Funktionsweisen des Rangierpferds sowie eines Ladekrans. *Foto: Thorsten Pfeiffer*



31 Im Rahmen des Modellbau-Wettbewerbs führt uns Gerhard Peter nun in den Backstage-Bereich und gibt praktische Tipps und Anregungen fürs Drehen und Schieben auf kleinen ansetzbaren Fiddleyards. *Foto: Gerhard Peter*



VORBILD + MODELL

Betrieb in den 1950er-Jahren	
Hamburg Dammtor	8
Gedenken an den 8. Mai 1945: Nachkriegsjahre als Modellbahnthema	
Die Stunde Null – Zeitgeschichte in H0	36
Die neue Kanalbrücke Eberswalde in Baugröße H0	
Moderne Kanalunterführung	66

VORBILD

Der Siemens-Vectron in der diesel-elektrischen Variante	
Vivat Vectron!	18

MIBA-TEST

Diesel-Vectron von Piko in H0	
Simply konsequent	22
Mit Durchblick und Licht: VT 98 in N	
Sympathischer Nebenbahnretter	78
Robustes Zugpferd: BR 130 in N von Arnold	
Die Wuchtbrumme	82

MODELLBAHN-PRAXIS

Neue Fabrikgebäude von Busch in H0 (2. Teil)	
Transporte und Ladegeschäfte	26
Ein kleiner Binnenhafen als Segmentanlage in H0 (5)	
Kaimauern und Spundwände	54
Hafen mit Werft zu Zeiten der Epoche I in H0 – Teil III	
Viel Bewegung im Süderhafen	74

MODELLBAU-WETTBEWERB

Basics für ein Bühnenstück in mehreren Akten	
Drehen und Schieben	31

MENSCHEN + MODELLE

MIBA-Anlagenwettbewerb in Sinsheim	
Vielfalt mit Niveau	42

GEWINNSPIEL

Ergebnisse der Umfrage „Das Goldene Gleis“ 2015	
Schmalspurig durch das Preßnitztal	44

ELEKTRO-TECHNIK

Regel- und Schmalspurgleise kombiniert	
Sichere Fahrt über drei Schienen	48
„Holzhammer-Elektronik“ für Katzensoll	
Sicher geblockt (Teil 3)	62

MODELLBAHN-ANLAGE

Eine südfranzösische Segmentanlage in 0e	
Meterspurig durch Südfrankreich	71

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher	86
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Neuheiten	90
Kleinanzeigen	94
Vorschau · Impressum	106

Profitipps

für die Praxis

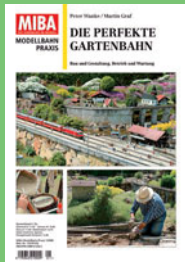


Welche Werkzeuge und Materialien eignen sich für welches Selbstbauvorhaben? Vor diesem bekannten Problem stehen viele Modellbahner auch heute noch. Unser neuester MIBA-Praxis-Band zeigt daher erschöpfend, was in einer gut ausgestatteten Modellbahn-Werkstatt nicht fehlen darf, wie die unterschiedlichsten Werkstoffe bearbeitet werden und wie sich die angestrebten Ergebnisse verbessern lassen.

Unterteilt ist das Heft in große Kapitel wie: Schneiden, Sägen und Bohren • Richtig messen mit Lineal, Schieblehre, Zirkel und Winkel • Feilen und Schleifen • Drehen und Fräsen • Kleben und Löten. Selten hat ein Heft einen so hohen Nutzwert für den Leser gehabt!

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 15078448 | € 10,-

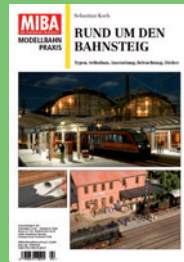
Weitere Titel aus der Reihe MIBA-MODELLBAHN-PRAXIS:



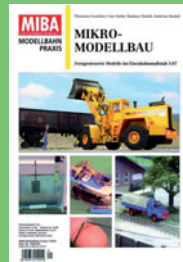
Best.-Nr. 150 87436



Best.-Nr. 150 87437



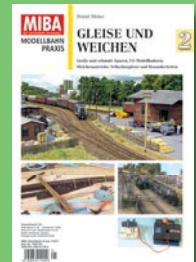
Best.-Nr. 150 87438



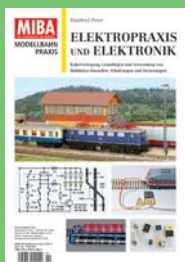
Best.-Nr. 150 87439



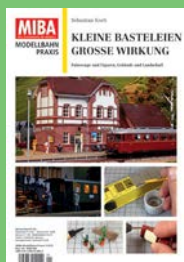
Best.-Nr. 150 87440



Best.-Nr. 150 87441



Best.-Nr. 150 87442



Best.-Nr. 150 87443



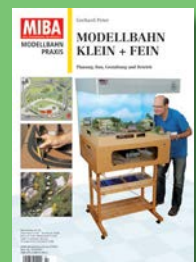
Best.-Nr. 150 87444



Best.-Nr. 150 87445



Best.-Nr. 150 87446



Best.-Nr. 150 87447

Jeder Band mit 84 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 10,-



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-202
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-153
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de

ABONNEMENTS

MZVdirekt GmbH & Co. KG
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 02 11/69 07 89-985
Fax 02 11/69 07 89-70
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0
Fax 0 81 41/5 34 81-100
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV GmbH & Co. KG
Ohmstraße 1
85716 Unterschleißheim
Tel. 089/3 19 06-200
Fax 089/3 19 06-194

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Interesse größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Entwicklung der Branche

Fragwürdige Wege

Seit gut 50 Jahren betreibe ich das Hobby Modellbahn. Über die Spuren N, H0e und H0 bin ich schließlich bei G bzw. 5 Zoll gelandet. Der Reiz der Soundmodelle ließ mich auch wieder zu H0 zurückkehren. Aber da gibt es mehr Frust als Lust. Produkte sind nicht (nicht mehr, noch nicht) verfügbar. Mangels Fachhändler muss per Internet bestellt werden. Endlich ist die heiß ersehnte Lok da, aber sie rührt sich keinen Millimeter. Erst durch leichtes Klopfen konnte man ihr ein wenig Rucken und Zucken entlocken. Der Umtausch funktionierte problemlos, aber keine Info über die Ursache.

Früher besuchte ich meinen Modellbahnhändler, bestaunte die ausgestellten Modelle und immer wieder ging dieses oder jenes Teil ungewollt trotz knapper Kasse mit. Heute könnte ich es mir leisten, aber meinen Händler, bei dem jede neue Lok Probegefahren wurde, gibt es nicht mehr und über das Internet, siehe oben.

Die Modelle sehen toll aus, haben aber zunehmend erhebliche Mängel. Es ist schlicht eine Zumutung, für eine Lok Ersatzdrehgestelle kaufen zu müssen, um ordentlich fahren zu können. Der Gipfel ist jedoch, wenn ein Hersteller auf der Messe eine Autorennbahn, statt eine Modellbahn zeigt. Ich glaube, wenn bei den Verantwortlichen nicht ein Umdenken kommt, wird es bald nur mehr die kleinen Hersteller mit Hausverstand geben. Für diese würde ich auch lieber ein paar Euro mehr ausgeben, als mich abzocken zu lassen. *Wolfgang Haslthofer (E-Mail)*

Test Roco 03.10 MIBA 3/2015

Nur der halbe Weg

Sie schreiben im Test der Roco 03.10 von einem kompromisslos durchgestalteten Fahrwerk mit Innentriebwerk. Aber was nutzt das, wenn die Spurkränze wieder 1,1 mm hoch sind und die Räder mit 2,9 mm Autoreifenbreite haben? Damit scheint der Versuch, niedrigere Spurkränze auch in Deutschland zu etablieren, endgültig gescheitert.

Ich habe schon lange die Konsequenzen gezogen und kaufe solche Modelle nicht mehr, zumal der Preis unter Einrechnung des notwendigen Radtausches Kleinserienniveau erreicht. Dabei wäre ich durchaus bereit, auch hohe Preise zu zahlen, wenn nur der Gegenwert stimmen würde. *Willi Unger (E-Mail)*

MIBA Messe 2015

Kleine Korrektur

Im Bericht über die Neuheiten der Firma Trix in Spur N ist Ihnen ein Fehler unterlaufen: Die Lok aus der Baureihe 78.10 ist keine Stütztenderlok, der Kurtzender übernimmt keine Lasten von der Lok. Das Besondere ist die zwischen Lok und Tender eingerichtete und über Federn besonders eingestellte Vorspannung. Damit wird erreicht, dass bei Rückwärtsfahrt die Lok im Gleisbogen besser geführt wird und somit rückwärts eine höhere Geschwindigkeit gefahren werden kann als bei normaler Verbindung zwischen Lok und Tender. Der Tender übernimmt eine ähnliche Funktion wie bei anderen Loks die Nachlaufdrehtgestelle.

Um diese Vorspannung bei Rückwärtsfahrt nicht zu beeinflussen, wurde im Normalfall die Lok immer mit der Rauchkammerseite an den Zug gekuppelt. Gleiches gilt auch für die Loks der Baureihe 38, welche für die indirekte Wendezugsteuerung umgebaut wurden. *Peter Leinemann (E-Mail)*

Flach und lang mit Fischbauch MIBA 4/2015

Bitte ausbauen

Es ist immer wieder ein Hochgenuss, die fundierten Artikel von Stefan Carstens über Güterwagen zu lesen – insbesondere den Vorbildteil, aus dem auch Modellbahner anderer Baugrößen ihren Honig saugen können.

Ergänzen möchte ich, dass bereits vor 65 Jahren (!) ein Modell des hier besprochenen Flachwagens erschienen ist: Trix brachte zur Spielwarenmesse 1950 den SSlma 44 (bzw. SSlA Köln) heraus. Der Wagen gehörte zur damaligen Super-Modell-Serie und blieb bis 1965 im Trix-Programm. 1953 kostete der Wagen 11,50 DM. Abgebildet ist er in MIBA 4/50, S. 111, ein Bauplan des Wagens erschien in MIBA 14/1954, S. 548.

Meine Anregungen zu den Artikeln zu Stefan Carstens: Warum wird nicht auf die Hauptabmessungen (z.B. LüP, Achsstand) des Wagens eingegangen? Oder sind alle Modelle ohne Fehl und Tadel (Abweichungen nur im Zehntelmilimeterbereich), dass das nicht (mehr) erwähnenswert ist?

Eine weitere Anregung wäre: Es gibt nicht nur in H0 Form-Neuheiten. Wäre es denkbar, ähnliche Artikel zu neuen Güterwagen in TT oder N zu schreiben? Damit könnte die MIBA gegenüber anderen Zeitschriften punkten. *Klaus Kosack (E-Mail)*

Betrieb in den 1950er-Jahren

Hamburg Dammtor

Wie schon im ersten Teil versprochen geht es jetzt mitten in die Epoche III – und da gibt es in Dammtor mehr oder weniger das komplette Besteck zu sehen, berichtet uns Otto Humbach.

Beginnen wir unser Menu mit einem Blick in das Groß-Bw Hamburg-Altona, das für viele Bespannungen der Dammtor passierenden Züge zuständig war. Die Fülle und der Artenreichtum der dort in den 1950er-Jahren versammelten Triebfahrzeuge ist für heutige Begriffe unvorstellbar, zumal zu den dort stationierten Lokomotiven ja noch die Boliden etlicher anderer Betriebswerke hinzukamen. Für diese Maschinen stellte Altona das Wende-Bw dar. Der Fahrzeugpark des Bw Altona beinhaltete in jenen Jahren die Dampflokbauerei-



Dammtor in den 70ern. Gut zu erkennen, wie sich Fern- und Nahverkehrsgleise durch die Halle schlängeln. Foto: Archiv Michael Meinhold

In seinem letzten Betriebsjahr steht der Wechselstromtriebwagen ET 99 1604 am 28. Mai 1954 am S-Bahn-Perron von Dammtor. Foto: DB/Hollnagel, Slg. Neumann



hen 03 (28), 03.10 (6), 74.4 (19), und 78 (14). Zum Wenden kamen 05 aus Hamm, 01 aus Hannover, 01.10 aus Osnabrück und Bebra, ja sogar die zwei „Schwarzen Schwäne“ der Baureihe 10 aus Bebra fuhren einige Leistungen bis nach Altona.

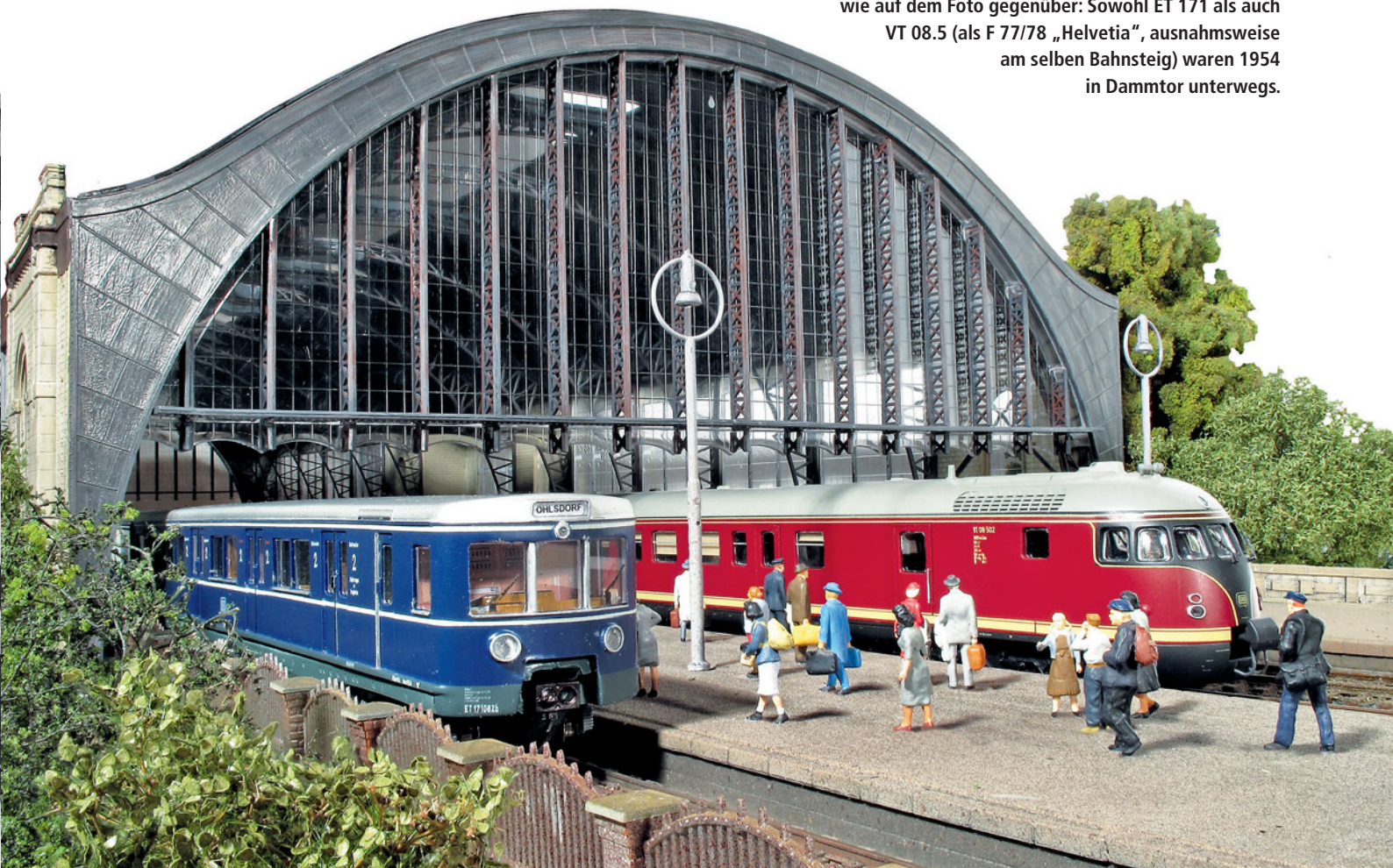
1956 erschienen die ersten Diesellokomotiven der Baureihe V 200, die alsbald nahezu sämtliche Leistungen im F-Zug-Verkehr übernahmen und damit 03.10 verdrängten. Ein Jahr später kamen die V 60, die alsbald der BR 74.4 den Garaus machten. 1960 erhielt Altona den ersten Prototyp der V 160, die weiteren acht Exemplare dieser Baureihe folgten bis 1962. Bis 1964 gesellten sich noch alle 15 Exemplare der V 65 dazu.

Bekannt war das Bw auch als Heimat der wichtigsten Dieseltriebzüge. Ab 1953 zogen die „Eierköpfe“ der Baureihe VT 08.5 in Altona ein. Kurz darauf kamen auch die Schwesterzüge der Baureihe VT 12.5 dazu. Der exotische „Nachtgliederzug“ VT 10 551 war ebenso ansässig (sein Tages-Pendant VT 10 501 kam aus Frankfurt zum Wenden) wie die legendä-



Das Groß-Bw Hamburg Altona mit seiner besonderen Doppeldrehscheibe und dem riesigen Ringlokschuppen mit 57 (!) Ständen. Foto: Slg. Neumann

Auch diese Szene könnte sich am selben Tag abgespielt haben wie auf dem Foto gegenüber: Sowohl ET 171 als auch VT 08.5 (als F 77/78 „Helvetia“, ausnahmsweise am selben Bahnsteig) waren 1954 in Dammtor unterwegs.



80 Hamburg/Bremen-Nürnberg-München und zurück

Table with columns for Zug Nr, Klasse, and various station codes (F56, D84, D174, etc.) and rows for Hamburg-Altona, Hamburg, Bremen, Hannover, Würzburg, Nürnberg, München.

Ⓐ bis 21. XII., am 25. XII., 5. I. bis 27. III., 8. bis 26. IV., 10. bis 16. V. und ab 25. V. Reisende von Hamburg und Hannover (ab 10.10) in Göttingen umsteigen (11.47/11.52) und Reisende von Bremen in Hannover (10.01/10.10) und Göttingen (11.47/11.52) umsteigen Ⓛ verk nur 20.21. bis 23.24. XII., 26./27. XII. bis 2.3. I., 27./28. III. bis 3.4. IV., 25./26. IV. bis 8.9. V. und 16./17. bis 22./23. V. Ⓜ verk nur 21./22. bis 23./24. XII., 26./27. XII. bis 3./4. I., 24./25. III. bis 4./5. IV., 27./28. IV. bis 9./10. V. und ab 17./18. V. d Hannover an 9.20 e 19.59 an h 6.10 an k Kassel umsteigen (an 5.26/ab 5.50) n Würzburg umsteigen (an 9.05/ab 9.12) p Hannover an 8.50 q Würzburg ab 13.17 r Würzburg ab 14.32 t Hannover an 12.37 v Hannover an 19.50

Table with columns for Zug Nr, Klasse, and various station codes (D301, D85, F53, etc.) and rows for München, Würzburg, Hannover, Bremen, Hamburg, Hamburg-Altona.

Ⓚ 21./22. bis 23./24. XII., 26./27. XII. bis 3./4. I., 28./29. III. bis 4./5. IV., 26./27. IV. bis 9./10. V. und 17./18. bis 23./24. V. Ⓛ verk nur 20.21. bis 23.24. XII., 26./27. XII. bis 2./3. I., 23./24. III. bis 3./4. IV., 26./27. IV. bis 8./9. V. und ab 17. V. Ⓛ 8.14 ab Ⓜ bis 20. XII., am 25. XII., 4. I. bis 26. III., 5. bis 25. IV., 8. bis 15. V. und ab 24. V. Göttingen umsteigen (16.13/16.23) d Fulda umsteigen (an 9.43/ab 9.57) e Würzburg an 9.58 f Hannover ab 14.22 g Hannover ab 16.04 h Hannover ab 18.04 k Würzburg an 16.23 n Hannover ab 20.51 p Frankfurt (M) umsteigen (an 19.00/ab 19.16) q Hannover ab 0.14 r Kassel umsteigen (an 23.28/ab 0.16) x Würzburg an 19.48 z Hannover ab 3.08

81 Hamburg/Bremen-Frankfurt(M) und Stuttgart und zurück

Table with columns for Zug Nr, Klasse, and various station codes (D470, FT44, E536, etc.) and rows for Hamburg-Altona, Hamburg, Bremen, Hannover, Frankfurt (M), Würzburg, Stuttgart.

Ⓐ nur 21./22. bis 23./24. XII., 26./27. XII. bis 3./4. I., 28./29. III. bis 4./5. IV., 26./27. IV. bis 9./10. V. und 17./18. bis 23./24. V. Ⓛ Mannheim umsteigen (an 0.32/ab 0.54) d Bielefeld umsteigen (18.36/18.44) e Fulda umsteigen (an 18.27/ab 18.43)

Table with columns for Zug Nr, Klasse, and various station codes (FT50, D76, D80, etc.) and rows for Hamburg-Altona, Hamburg, Bremen, Hannover, Frankfurt (M), Würzburg, Stuttgart.

Table with columns for Zug Nr, Klasse, and various station codes (FT49, D411, D87, etc.) and rows for Stuttgart, Frankfurt (M), Hannover, Bremen, Hamburg, Hamburg-Altona.

Ⓛ Schlafwagenzug, nur So/Mo. Di/Mi. Do/Fr Ⓜ Schlafwagenzug, nur Di, Do und Sa Ⓨ 21. bis 24. XII., 27. XII. bis 3. I., 28. III. bis 4. IV., 26. IV. bis 9. V. und 17. bis 23. V. Ⓛ bis 7. XII. Frankfurt (M) an 8.54 ohne Anschluß nach Stuttgart Ⓛ Heidelberg umsteigen (3.47/3.54) f Fulda umsteigen (4.25/4.37) g Frankfurt (M) ab 7.00 (nur 2. Kl.) h Frankfurt (M) ab 8.42

Table with columns for Zug Nr, Klasse, and various station codes (D283, D383, FT77, etc.) and rows for Stuttgart, Würzburg, Frankfurt (M), Hannover, Bremen, Hamburg, Hamburg-Altona.

Ⓛ bis 30. IV. täglich außer So, auch 11. und 18. XII.; ab 1. V. täglich Ⓛ Heidelberg (10.53/11.13) und Mannheim (11.29/11.52) umsteigen Ⓛ Heidelberg umsteigen (17.36/17.50) Ⓛ Kassel umsteigen (23.28/0.16) k ab 8. XII. ab 21.10

83 Hamburg-Köln und zurück

Table with columns for Zug Nr, Klasse, and various station codes (E526, D396, F4, etc.) and rows for Hamburg-Altona, Hamburg, Bremen, Hamm (Westf), Wuppertal-Elberfer, Düsseldorf, Köln.

Ⓐ verk nur 22. bis 24. XII., 27. XII. bis 3. I., 28. III. bis 4. IV. und 17. bis 23. V. Ⓛ verk nur 21./22. bis 23./24. XII., 26./27. XII. bis 2./3. I., 28./29. III. bis 3./4. IV. und 17./18. bis 22./23. V. d über Hannover f Münster (Westf) umsteigen (an 18.45/ab 18.52)

Table with columns for Zug Nr, Klasse, and various station codes (F11, E521, F1, etc.) and rows for Köln, Düsseldorf, Wuppertal-Elberfer, Hamm (Westf), Hannover, Hamburg, Hamburg-Altona.

Ⓛ verk nur 22. bis 24. XII., 27. XII. bis 3. I., 28. III. bis 4. IV. und 17. bis 23. V. a Münster (Westf) umsteigen (an 7.48/ab 7.54) b Münster (Westf) umsteigen (an 10.32/ab 10.39) c über Hannover d Dortmund umsteigen (an 0.40/ab 1.08) e Hagen umsteigen (an 0.05/ab 0.35) f Münster (Westf) an 13.23/ab 13.36 k Dortmund umsteigen (14.47/15.14) n Dortmund umsteigen (an 15.52, ab 16.09) p Hamm an 18.44

Zur Verdeutlichung der Zugverkehrsrichte und für einen evtl. Modellbahnbetrieb nach Fahrplan hier ein Auszug aus dem Kursbuch vom Winter 1955/56. Die Übersicht zeigt nur die Reisezüge und es fehlt der Bahnhof Dammtor zwischen Hamburg-Altona und Hamburg Hauptbahnhof. Es hielten aber sämtliche Reisezüge auch in Dammtor. Die seinerzeitige Fahrzeit zwischen Altona und Dammtor betrug ca. sieben Minuten.